Zeitschrift: Mitteilungsheft / Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Herausgeber: Heimatkundliche Vereinigung Furttal
Band: 45 (2016)

Artikel: Das Furttal : Lebensraum zwischen Lägern und Altberg
Autor: [s.n.]
Kapitel: Die Entwicklung des Verkehrs
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1036658

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Entwicklung des Verkehrs

Ernst Burkhart

Römerstrassen durch Helvetien

In der Römerzeit trafen sich zwei Heerstrassen beim befestigten Legionslager in Windisch. Eine kam dem Jura entlang und kreuzte hier die Fernstrasse aus den Ostprovinzen. Diese führte über das Furttal nach Winterthur und zum Bodensee. Davon zeugen archäologische Funde im Otelfinger Gebiet «Liberen» und «Lauet». Auch am Südrand des Tals in Regensdorf wurden vor Kurzem Spuren römischer Verkehrswege gefunden.

Die Römerstrasse am Furttal-Nordrand. Ausgrabungen an der Mattenstrasse in Otelfingen, 1995 (Kantonsarchäologie Zürich)

Alemannen übernehmen

Im 5. Jahrhundert drangen Alemannen über den Rhein. Ihre Sippensiedlungen lebten als Selbstversorger mit wenig Interesse am Handel. Sie nutzen die römischen Verkehrswege, liessen sie aber zerfallen. Im Furttal gaben sie die Strassenstücke im sumpfigen Talboden auf und legten neue Verbindungen am Hang an, zum Beispiel von Otelfingen über Trüebenbach, Buchs nach Adlikon.

Strassen im stadtzürcherischen Herrschaftsgebiet

Der mittelalterliche Verkehr führte über schlechte Wege, Reisen und Transporte waren mühsam und gefährlich. Die Stadt Zürich, zu deren Herrschaftsgebiet seit dem 15. Jahrhundert das Furttal gehörte, bevorzugte radiale, vom

Zentrum ausgehende Strassen in ihre Untertanengebiete; Querverbindungen interessierten sie wenig. Darum war der Verkehr von Zürich via Regensdorf ins Wehntal an die Grenze des zürcherischen Herrschaftsgebietes in Niederweningen wichtig, viel weniger die Verbindungen unter den Dörfern.

Das Strassennetz wird ausgebaut – mit einer Fernstrasse durch den Sumpf
Von 1803 an befasste sich das Weg- und Strassendepartement mit dem Unterhalt der Hauptstrassen. Die Pflege der übrigen Strassen war den Gemeinden überlassen worden, was zu unhaltbaren Zuständen geführt hatte. 1833 stimmte das Volk einem Gesetz zu, das ermöglichte, das Strassennetz auszubauen. Fünf Jahre später beschloss der Grosse Rat ein Strassenbauprogramm, gemäss dem 1839/40 eine Landstrasse von Oberaffoltern nach Adlikon und über den Schwenkelberg ins Wehntal bis zur Kantonsgrenze führen sollte. Die andern Verbindungen wurden abklassiert.

Wie war das damals anders! Die Dörfer rissen sich um die Strasse durch ihren Ort: Oberaffoltemer und Regensdorfer wollten auf der alten Route an der Altburg vorbei gebaut haben, Unteraffoltemer und Watter über Katzenrüti, Watt und das Oberdorf. Der Regierungsrat entschied sich für die Variante durch das Ried beim Katzensee nach Adlikon und über den Schwenkelberg. Die Warnungen der Regensdorfer erwiesen sich als berechtigt – die Strasse verschwand samt Werkzeug und Geräten mehrmals im Sumpf. Das hinderte den Bauherrn nicht daran, die Fernverbindung zu Ende zu bauen.

Der öffentliche Verkehr wird zu einem Bedürfnis
1842 eröffnete die Post eine Verbindung mit Postkutschen von Zürich über Regensdorf nach Niederweningen, zwei Mal die Woche, zweispännig, mit einem Halt im «Hard» Regensdorf und einer Fahrzeit von 4 5/8 Stunden. Der Andrang zu den Postkursen war gross, bald wurde ein dreispänniger Achtplätzer eingesetzt. Am Ausbau dieses Service publique war die Post aber nicht interessiert. Das liege daran, dass der Verkehr im Innern des Bezirks Regensberg höchst unbedeutend sei, rechtfertigte sich der Regierungsrat.

Die heutige Strasse am Hangfuss von Adlikon nach Buchs und Otelfingen wurde erst um 1850 realisiert, die Gemeinden am Südrand des Furttals mussten noch länger warten. 1868 wurde die Strasse Regensdorf–Dällikon dem Verkehr übergeben; in den Siebzigerjahren entstand die Verbindung Watt–Rümlang und um 1890 diejenige von Regensdorf mit Höngg.

Eisenbahnkrieg im Züripiet – Volksbahn gegen Herrenbahn

Im industriellen Zeitalter wuchs das Bedürfnis nach schnelleren Verkehrsmitteln: Die Eisenbahn begann ihren Siegeszug. Ein Eisenbahnfieber brach aus und führte zu heftigen politischen und wirtschaftlichen Auseinandersetzungen. Die Eidgenossenschaft überliess den Kantonen und Privaten den Bau der Schienenwege und entfesselte damit einen gnadenlosen Konkurrenzkampf. Rasch entstanden vier grosse Eisenbahngesellschaften, die das Feld beherrschten. Im Raum Zürich war die Nordostbahn die dominierende Gesellschaft. Geführt von Staatsmann und Wirtschaftsführer Alfred Escher vertrat sie eine gewinnorientierte Ausbaustrategie. Gegen dieses «System Escher» regte sich von Winterthur aus Widerstand, der in die Demokratische Bewegung mündete. Sie initiierte auch das Projekt Nationalbahn, das die grossen Verbindungen realisieren sollte. Durch das Volk finanziert, sollte sie Landesteile verbinden und diesen den Zugang zum Eisenbahnnetz ermöglichen. Als Volksbahn sollte sie anstelle der «Herrenbahnen» die Monopolstellung der Eisenbahnbarone brechen.

Die Nationalbahnlinie durchs Furttal

Geplant war die Verbindung Konstanz–Winterthur–Seebach–Furttal–Baden–Zofingen. Die Nordostbahn behinderte mit allen Mitteln die unerwünschte Konkurrenz und verwehrte ihr die Zufahrt zum Zürcher Hauptbahnhof, was den Furttalern Fahrten in die Hauptstadt verunmöglichte: Von Seebach mussten sie zu Fuss zum Bahnhof Oerlikon marschieren. 1881 wurde diese Verbindung dann durch eine mühsame Spitzkehre hergestellt und 1909 durch den engen Schienenbogen bei Seebach ersetzt. Geldgeber der Nationalbahn waren die Städte Winterthur, Baden, Lenzburg und Zofingen und kleinere Gemeinden an der Strecke. Auch Furttalgemeinden beteiligten sich. Die Zivilgemeinde Watt griff tief in die Tasche – womit sie sich den Doppelnamen Regensdorf-Watt für die neue Station erkauft haben soll. Auch Regensdorf, Otelfingen und Buchs stiegen mit grossen Beträgen mutig ins Eisenbahnabenteuer ein.

Vom Einweihungsjubel zum Debakel

Am 15. Oktober 1877 fuhr der erste Zug festlich geschmückt durchs Furttal. Die Begeisterung war riesig, die Ehrengäste zahlreich, das Fest fröhlich. Aber das Unheil hatte schon begonnen: Zwei Wochen zuvor hatte die Nordostbahn von Bülach aus über den Schwenkelberg, Buchs und Otelfingen nach Wettingen eine Konkurrenzlinie eröffnet. Kaum war der Festjubel ver-

Bahnhof Regensdorf, um 1906. Elektrischer Versuchszug mit Rutenfahrleitung (Schweizerische Eisenbahnrevue 12/1991)

flogen, zeichnete sich der Untergang ab. Die Nationalbahn steckte in finanziellen Schwierigkeiten, und die Frequenzen auf ihren Strecken blieben unter allen Erwartungen. Alle Rettungsversuche scheiterten, und im Februar 1878 meldete sie Konkurs an. Die beteiligten Gemeinden verloren ihr investiertes Geld. Otelfingen blieb noch Jahrzehnte lang auf Schulden bei der Kantonalbank sitzen, und Watt verkaufte sein Land in der Pöschwies dem Kanton zum Bau der Strafanstalt, um seinen Verpflichtungen nachzukommen.

Der Traum Volksbahn ist ausgeträumt

Die NOB ersteigerte sich die Nationalbahn zum Schleuderpreis und führte den Betrieb auf Sparflamme weiter. Zurück blieben im Furttal zwei schwach ausgelastete Bahnlinien, das Unikum von zwei Bahnhöfen für das 600-Seelen-Dorf Buchs und die bittere Erkenntnis, dass das Projekt Volksbahn gescheitert war. Erst als die Bundesbahn 1902 die Privatbahnen übernahm, kam auch ihre Linie wieder in die Hände des Volkes. Aber es ist dem Mut der beteiligten Kommunen zu verdanken, dass das Furttal früh zu einer Eisenbahnverbindung kam. Wer weiss, wie lange es gedauert hätte, bis Privatbahnen die Furttallinie als rentabel beurteilt und gebaut hätten.

Der letzte unbewachte Bahnübergang im Furttal: Zusammenführung der Nordostbahn mit dem Nationalbahntrassee bei Otelfingen, 2014

Auf der «Schipkapassstrecke» wird weitergefahren

Die Bahn über den Schwenkelberg, «Schipkapass»[1] genannt, verkehrte mit reduziertem Betrieb. 1937 stellten die SBB den Betrieb ein und die Gleise wurden zum Abstellen von Güterwagen benutzt. 1968 beschlossen die eidgenössischen Räte – trotz Widerstand aus der Bevölkerung – den teilweisen Abbruch. Zurück blieben zwei Stumpengleise bis nach Otelfingen und bis zum Bösbuck. Ebenso blieben der obere Bahnhof Buchs, die Bahnwärterhäuschen in Buchs und im Bösbuck (wo die Watter gerne ihren Bahnhof gehabt hätten) der Nachwelt erhalten. Auch Dämme, Einschnitte und Trassees, heute als wertvolle Biotope von Naturfreunden geschätzt, erinnern an den Eisenbahnkrieg. Nachdem die SBB die Nationalbahnstrecke übernommen hatte, schrieb diese nochmals Verkehrsgeschichte: Ab 1905 führte die Maschinenfabrik Oerlikon bis 1907 den fahrplanmässigen Verkehr auf der Strecke Seebach–Wettingen versuchsweise mit elektrischen Lokomotiven durch und gewann dabei Erkenntnisse, die für die Elektrifizierung der SBB von grosser Bedeutung waren.

Busse übernehmen die Feinverteilung im Furttal

Das Bedürfnis nach besseren Verbindungen wuchs weiter. 1901–1904 betrieb die «Schweizerische Automobil-Gesellschaft Zürich» eine erste Busverbindung vom Milchbuck über die Wehntalerstrasse nach Regensdorf.

[1] Benannt nach einem bulgarischen Pass, um den im Russisch-Türkischen Krieg 1877/78 eine Schlacht geführt wurde. 1877 verkaufte die Centralbahn 19 Lokomotiven an die mit Russland verbündeten Serben. Die Güterzüge, die diese Loks transportierten, überquerten auf ihrer Reise den Schwenkelberg – daher der Name für diesen Übergang. Der Volksmund taufte die Strecke auch in «Schiebkapass» um, weil sie wegen ihrer starken Steigung Vorspann- und Schiebelokomotiven benötigte.

1908 machte ein Unternehmen aus Affoltern einen neuen Versuch, mit mehr Erfolg. 1932 übernahmen die «Städtischen Strassenbahnen Zürich» den Betrieb und führten ihn bis 1947. Dann liessen sie die Konzession auslaufen, da ihr das Passagieraufkommen zu gering wurde. Da wurde der Regensdorfer Gemeinderat aktiv. Er gewann den Taxiunternehmer Ernst Meier dafür, die Konzession zu übernehmen. Meier fuhr ab 1948 sechsmal täglich mit einem alten Postauto von Montag bis Freitag die Schlaufe Affoltern–Regensdorf–Meierhof. 1957 übernahm die Gemeinde die Konzession, liess Meier in ihrem Auftrag den Busbetrieb übernehmen und schloss 1962 mit der Schlaufe Regensdorf–Buchs–Dällikon die Nachbargemeinden ans Netz an.

1973 ging die Konzession an die VBZ über, die mit der Meier AG den Betrieb weiterführten und die Schlaufen durch die Strecken Affoltern–Regensdorf–Dällikon (Nr. 49) und Buchs–Adlikon–Regensdorf–Höngg (Nr. 85) ersetzten, die Verbindung nach Dielsdorf und Regenberg einführten und die Linie 49 über Dänikon nach Hüttikon verlängerten. Zu weiterem Ausbau waren die VBZ nicht bereit, darum bildeten fünf Gemeinden den Zweckverband «Verkehrsbetriebe der Region Furttal» (VBRF), um das Angebot gemäss den Bedürfnissen der boomenden Region auszubauen. 1990 übernahm nach seiner Gründung der Zürcher Verkehrsverbund die Aufsicht über das ganze öffentliche Verkehrsnetz des Kantons.

Der Glatttalbus als Feinverteiler im Furttal: Busbahnhof Regensdorf, 2014

Die S-Bahn als Hauptader des öffentlichen Verkehrs

Industrialisierung, explosives Wachstum der Bevölkerung und allgemeine Motorisierung verlangten den Ausbau aller Verkehrswege. Mit der Eröffnung der S-Bahn 1990 begann die Erweiterung des öffentlichen Verkehrsnetzes und brachte dem Furttal grosse Verbesserungen: Mit der S6 war nun ohne Umsteigen in Oerlikon der direkte Zugang zum Hauptbahnhof Zürich geschafft. Durch die Einführung von Taktfahrplan und Halbstundentakt sowie der Ausrichtung der Buspläne auf die S-Bahn wurden Wartezeiten verkürzt, Anschlussstationen verbessert und das Umsteigen erleichtert. Watt und Boppelsen erhielten mit Bussen eine ständige Anbindung an das Furttaler Verkehrsnetz. Für das obere Furttal wurde 2015 zusätzlich der Viertelstundentakt eingeführt.

Weiterer Ausbau des Strassennetzes

Auch der private Verkehr verlangte sein Recht – und seine Opfer. Das Furttal drohte zu einer «Ost-West-Heerstrasse» zu werden, Anpassungen wurden dringend. Die südliche Achse wurde ausgebaut, die Durchgangsstrassen schnitten Schneisen in die Dorfkerne von Regensdorf bis Hüttikon. Mit kleinen Umfahrungen konnten die Engpässe in Buchs (1976) und Adlikon (1979) saniert werden. Boppelsen plante in den Sechzigerjahren eine Südumfahrung, tilgte das Projekt aber 1984 aus den Plänen und die Watter warten weiter auf eine Lösung. In den frühen Achtzigerjahren war auch in Dällikon eine Umfahrungsstrasse geplant. Die politische Diskussion im Dorf war damals sehr intensiv geführt worden, mit teils heftigen Fronten und hat schliesslich dazu geführt, das Projekt fallen zu lassen. Der talquerende Verkehr in Regensdorf konnte durch den tiefgelegten Ostring kanalisiert werden, Niveauübergänge wurden beseitigt und die Unterführung an der Adlikerstrasse hat den regelmässigen Stau an der Barriere behoben. Der Bau der Ostumfahrung Buchs mit der Überführung über die Bahnlinie zur Dällikerstrasse, verbunden mit einer wahren Kreiselorgie, verflüssigte den Verkehr aus der expandierenden Industriezone Buchs-Dällikon.

Autobahnanschluss, Gubrist-Stau und das Tor zur Welt

Die Eröffnung der Autobahn-Nordumfahrung Zürich entlastete 1985 zunächst das Furttal vom Fernverkehr und brachte der Region eigene Autobahnzufahrten. Aber weiterhin leidet die Region unter dem Verkehr. Regelmässige Stausituationen am Nadelöhr Gubristtunnel drücken die genervten Automobilisten in beiden Richtungen auf die Furttalstrassen.

Die Bevölkerung erhofft sich vom Ausbau des Nordrings Entlastung. 2015 wurde das Adlikerkreuz bei der Sonnhalde entschärft und damit die Zufahrt zur Autobahn erleichtert. Mit verkehrsberuhigenden Massnahmen sollen die Ortsdurchfahrten erschwert und der Schleichverkehr unterbunden werden.

1948 landete das erste Flugzeug auf dem neuen Flughafen Kloten. Damit tat sich das Tor zur grossen weiten Welt in unmittelbarer Nähe zum Furttal auf und 40 Jahre später brachte der Autobahnanschluss Regensdorf den direkten Zugang zum Flughafen, dessen Anziehungskraft auch die Entwicklung der Furttaler Gemeinden nachhaltig beeinflusst. So betrachten die Menschen hier die am Furttalhimmel vorüberdonnernden Jets mit einem lachenden und einem weinenden Auge: mit der Freude am bequemen Zugang zum internationalen Luftverkehr und dem Missfallen am damit verbundenen Lärm zu (fast) jeder Tages- und Nachtzeit.

Stau vor dem Nadelöhr Gubrist – mit der Ausfahrt zum Schleichweg durchs Furttal, 2014

Verflogene Visionen

Immerhin – von den gröbsten Fantasien der Planer in den Sechzigerjahren, als man mit je 50'000 Einwohnern in Regensdorf und Otelfingen rechnete, blieb das Tal verschont. Die geplante Autobahn dem Furtbach entlang wurde 1982 aufgegeben. Und das Projekt aus den Zwanzigerjahren, mit dem Furtbach als Kanal vom Greifensee in die Limmat den Anschluss an die Rheinschifffahrt zu ermöglichen, wurde fallengelassen, obwohl die Väter der Idee überzeugt waren, dass sich das Furttal dafür eigne, weil nur wenige Menschen durch einen Industriestandort mit rauchenden Fabrikschloten, Dampfschiffen und schädlichen Abgasen belästigt würden und darum auch der Widerstand der Bevölkerung geringer wäre als bei einem Kanalbau durch die Stadt Zürich!

Würenloser Kreisel

Quellen

- Konrad Grendelmeier und Tony Kaiser, «Buchs, wie es einmal war», Buchs, 1985
- Alfred Güller, «Ortsgeschichte Otelfingen», Chronos Verlag, Zürich, 1991
- Markus Stromer und Lucas Wüthrich, «Regensdorf, Watt & Adlikon – eine Dorfgeschichte», Chronos Verlag, Zürich, 2009
- «Von der Nationalbahn zur Flughafenlinie», Erinnerungsschrift Bassersdorf und Kloten, Kloten, 1977
- Hans-Peter Bärtschi u.a., «Die Nationalbahn – Vision einer Volksbahn», Wetzikon, 2009
- Heimatkundliche Vereinigung Furttal, Heft Nr. 26, 27, 33, 35
- Zürcher Unterländer Museumsverein, Jahrheft 1950/51
- Regan Zunftblätter 1964, 1965, 1966, 1969, 1988
- «Elektrischer Versuchsbetrieb Seebach–Wettingen», Eisenbahnrevue, 12/1992